FRITZ PERSCHEID UND HANS PERSCHEID IN CÖLN A. RH.

Verbindung der Handbremse mit den Trittbrettern an Eisenbahnfahrzeugen zum Bewegen der Trittbretter in die Gebrauchs- bezw. Ruhelage beim Anziehen bezw. Lösen der Bremse.

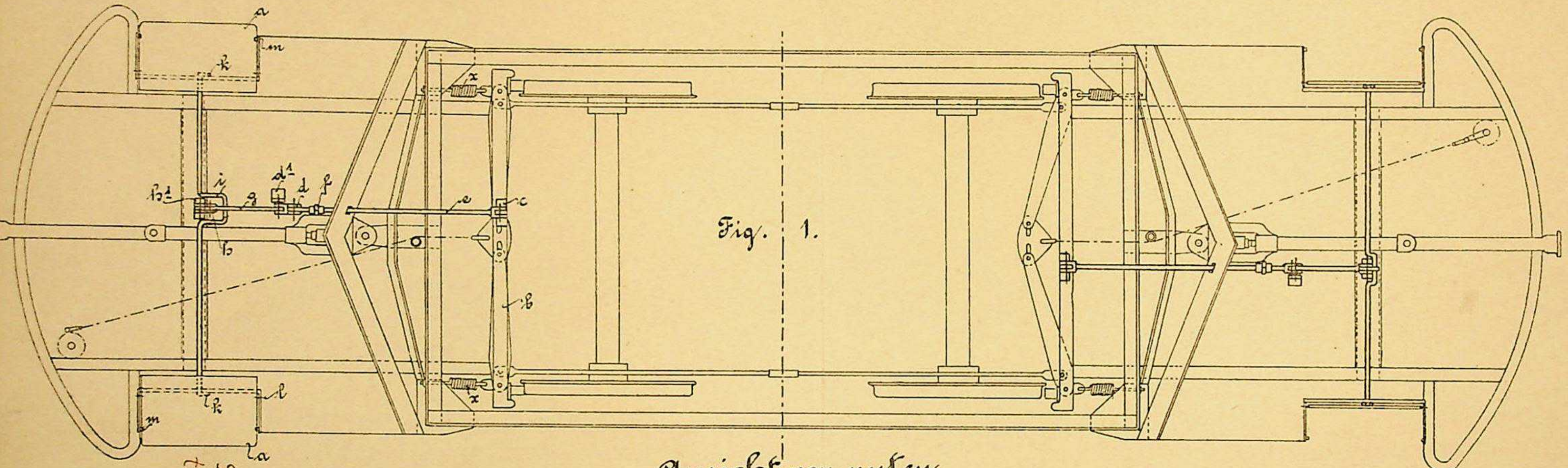

Fig. 1.

Ansicht von unten.

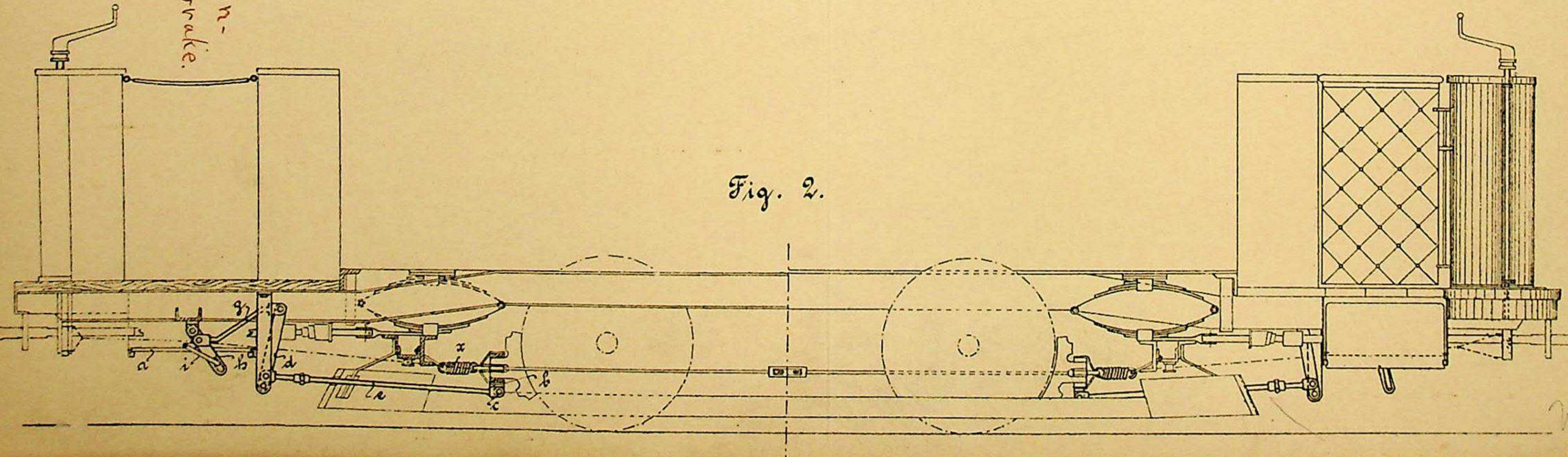

Fig. 2.

step controlled brake.
VEHICLE FENDERS
8
1901/11
GERMAN 135705
Nov. 21, 1902

FRITZ PERSCHEID UND HANS PERSCHEID IN CÖLN A. RH.

Verbindung der Handbremse mit den Trittbrettern an Eisenbahnfahrzeugen zum Bewegen der Trittbretter in die Gebrauchs- bezw. Ruhelage beim Anziehen bezw. Lösen der Bremse.

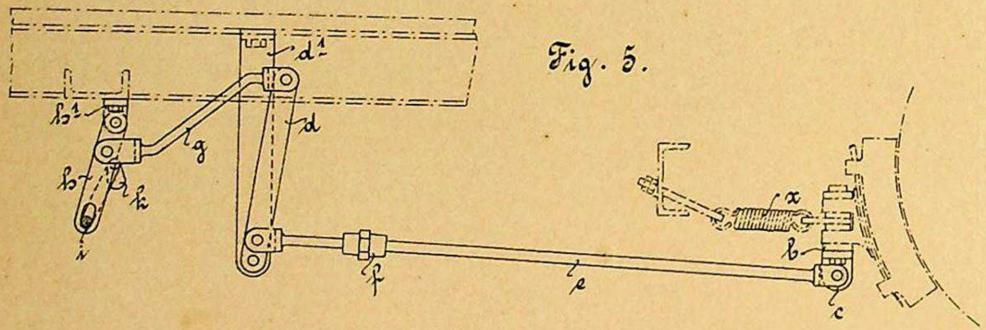

Fig. 5.

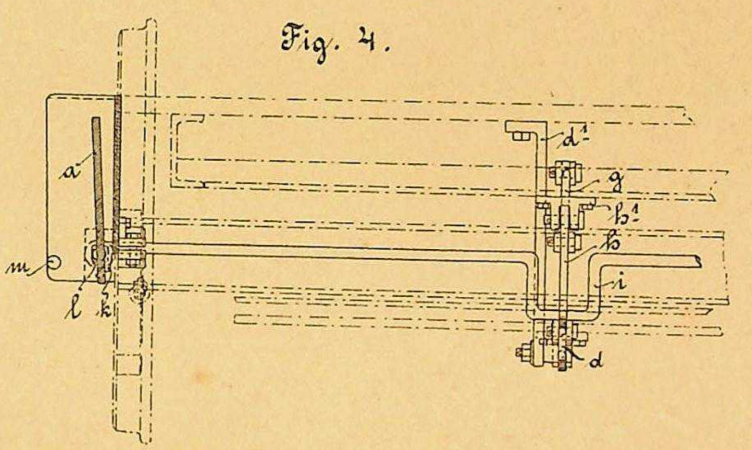

Fig. 4.

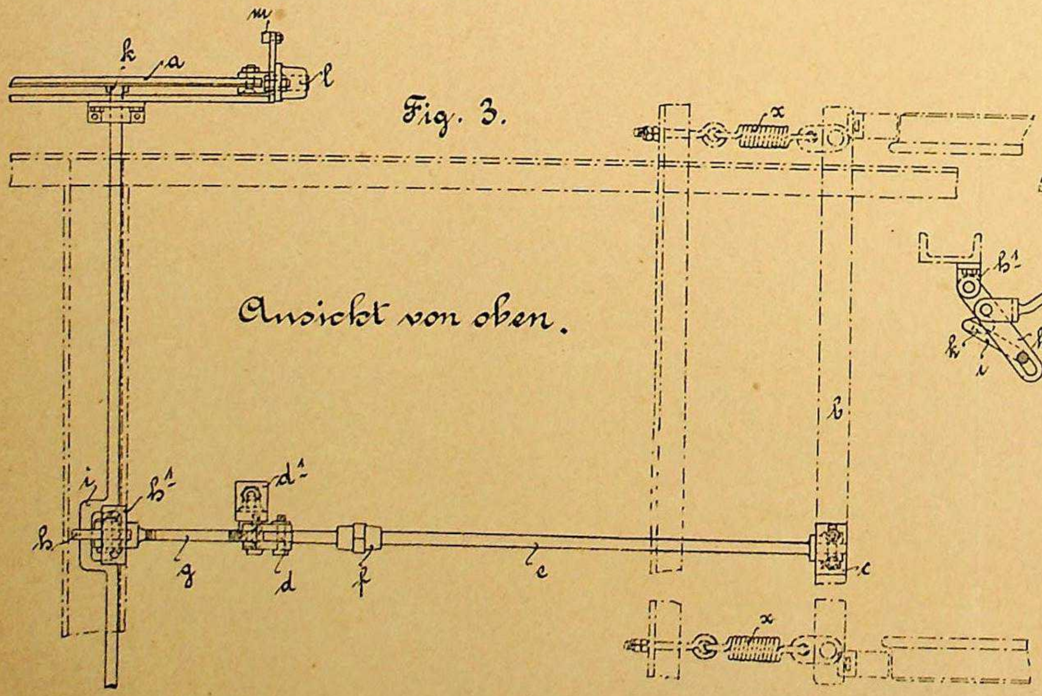

Fig. 3.

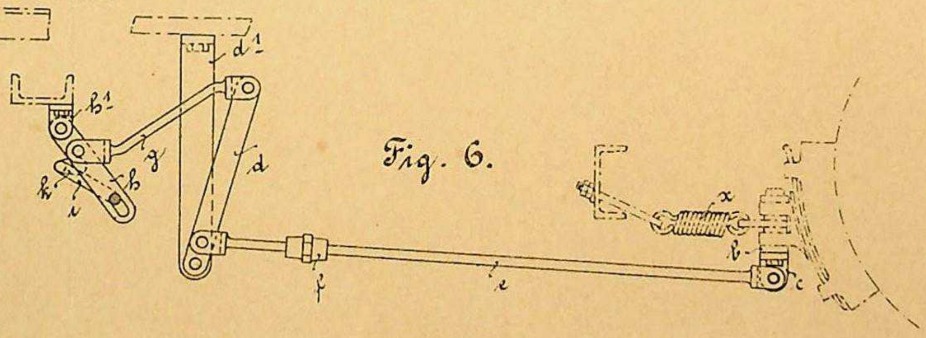

Fig. 6.

DIV. 34.

GERMAN/357005

Kaiserliches Patentamt

34

KAISERLICHES PATENTAMT.

AUSGEGEBEN DEN 21. NOVEMBER 1902.

DUPLICATE

PATENTSCHRIFT

— № 135705 —

KLASSE 20 c.

FRITZ PERSCHEID UND HANS PERSCHEID IN CÖLN A. RH.

Verbindung der Handbremse mit den Trittbrettern an Eisenbahnfahrzeugen zum Bewegen der Trittbretter in die Gebrauchs- bezw. Ruhelage beim Anziehen bezw. Lösen der Bremse.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 7. November 1901 ab.

Gegenstand der Erfindung ist eine Verbindung der Handbremse mit den beweglichen Trittbrettern von Strafsenbahnfahrzeugen, derart, dafs die Trittbretter beim Anziehen der Bremse in die Gebrauchslage und beim Lösen der Bremse in die Ruhelage bewegt werden, in welcher letzteren sie zum Ein- und Aussteigen nicht benutzt werden können.

Fig. 1 zeigt die Vorrichtung in Ansicht von unten.

Fig. 2 ist eine Seitenansicht und Längsschnitt derselben.

Fig. 3 ist eine Ansicht der Vorrichtung von oben.

Fig. 4 ist ein Querschnitt derselben.

Fig. 5 ist eine Seitenansicht bei gelöster Bremse,

Fig. 6 eine Seitenansicht bei angezogener Bremse.

Die Trittbretter *a* sind um wagerechte Zapfen in den Lagern *l* drehbar (Fig. 3). Letztere befinden sich rechts und links in der Verschalung der Trittbretter und sind nur so weit von der Rückwand der Verschalung entfernt, dafs die Trittbretter stets das Bestreben haben, in die wagerechte Lage zu fallen. Gestützt werden dieselben in der letzteren, der Gebrauchslage, durch die Stifte *m*, und aufserdem finden sie einen festen Halt an der Rückwand der Verschalung. Während der Fahrt werden die Tritte in angehobener, der Ruhestellung, durch die an der Querwelle *i* angebrachten kleinen Kurbeln *k* gehalten, welche in diesem Falle nach unten gerichtet sind. Durch Drehung der Welle *i* aus dieser Lage um einen Winkel von ungefähr 60° nach oben werden die Kurbeln *k* in eine etwa wagerechte Stellung gebracht, in welcher die Trittbretter freigegeben sind, so dafs dieselben in die Gebrauchslage fallen können. Die Zurückführung der Tritte in ihre nahezu senkrechte Ruhelage erfolgt durch Drehung der Kurbeln *k* in umgekehrtem Sinne, wobei die letzteren auf die hinter der Drehachse der Tritte *a* liegenden Theile einen Druck ausüben. Die hierzu nöthige Bewegung bezw. Drehung der Kurbelwelle *i* geschieht gleichzeitig mit der Bewegung des Bremsbaumes *b*, welcher durch ein Gestänge mit derselben in Verbindung steht, so dafs mit der hin- und hergehenden Bewegung des Bremsbaumes zugleich eine Drehung der Welle *i* erreicht wird. An dem Bremsbaum *b* ist ein Lagerauge *c* angebracht (Fig. 2 und 5), an welchem eine an einem Hebel *d* angelenkte Zugstange *e* angreift. Dieser Hebel *d* ist in dem am Untergestell befestigten Winkel d^1 gelagert. Durch eine in die Zugstange *e* eingeschaltete Spannmutter *f* kann dieselbe kürzer oder länger gemacht werden zwecks Regulirung der Hebelausschläge bei vorkommender Veränderung des Bremshubes. Die Bewegung des Hebels *d* wird durch eine Zugstange *g* auf den Schwinghebel *h* übertragen, welcher in dem Lagerauge h^1 drehbar ist. Der Hebel *h* besitzt einen Längsschlitz, in welchen eine Kröpfung der Welle *i* eingreift und er *(h)* sowie die an denselben angreifende Kurbel der Welle *i* haben, wenn die Bremse gelöst wird, das Be-

streben, in die senkrechte Lage zurückzufallen, und unterstützen hierdurch das Hochdrücken der Trittbretter, welches im Uebrigen in der Hauptsache durch die vorhandenen starken Federn x, die den Bremsbaum von den Rädern abziehen, bewirkt wird.

Der Vorgang ist auf der Vorder- und Hinterseite des Wagens genau derselbe. Die Vorrichtung kann für Bremsen aller Systeme verwendet werden.

Die Wirkungsweise der Vorrichtung ist folgende:

Wenn die Bremse gelöst ist, so sind die Kurbeln k auf der Welle i nach unten gerichtet und halten die Trittbretter in der Ruhelage fest. Wird die Bremse angezogen, so wird durch den Bremsbaum b das Gestänge $e\,d\,g\,h$ so bewegt, dafs die Welle i infolge der Drehung ihrer Kröpfung durch den Hebel h gedreht wird, bis die Kurbeln k wagerecht liegen. Die Trittbretter fallen dann in ihre wagerechte Gebrauchslage. Beim Lösen der Bremse findet eine umgekehrte Bewegung des Gestänges $e\,d\,g\,h$ statt, wobei die Kurbeln k die Trittbretter in die Ruhelage zurückdrücken.

Patent-Anspruch:

Eine Verbindung der Handbremse mit den Trittbrettern an Eisenbahnfahrzeugen zum Bewegen der Trittbretter in die Gebrauchs- bezw. Ruhelage beim Anziehen bezw. Lösen der Bremse, gekennzeichnet dadurch, dafs die um wagerechte Achsen drehbaren Trittbretter einer Plattform durch Hebel (k) einer querliegenden Kurbelwelle (i) bewegt werden, deren Drehung unter Vermittlung eines Gestänges $(h\ g\ d\ e)$ durch die Bewegung des Bremsbaumes (b) veranlafst wird.

Hierzu 2 Blatt Zeichnungen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.